Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/6688

28. 01. 94

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Weiermann, Michael Müller (Düsseldorf), Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Hermann Bachmeier, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck (Uetersen), Dr. Ulrich Böhme (Unna), Edelgard Bulmahn, Ursula Burchhardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Dr. Marliese Dobberthien, Carl Ewen, Elke Ferner, Monika Ganseforth, Dr. Ingomar Hauchler, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Horst Jaunich, Dr. Uwe Jens, Susanne Kastner, Klaus Kirschner, Siegrun Klemmer, Dr. Karl-Heinz Kledjzinski, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Robert Leidinger, Klaus Lennartz, Dieter Maaß (Herne), Dr. Dietmar Matterne, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus, Otto Reschke, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz, Bodo Seidenthal, Dr. Peter Struck, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Minderung des Verkehrslärms an Straßen und Schienen

Je stärker die Umwelt durch steigende Technisierung und Motorisierung verlärmt wird, desto wichtiger werden Schutz und Erhaltung der Ruhe.

Zwei Drittel aller Bundesbürger fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt – in den neuen Bundesländern sogar über 80 vom Hundert. 25 vom Hundert der Bevölkerung geben an, sich durch Verkehrslärm sogar stark belästigt zu fühlen. Grund dafür: mehr als die Hälfte aller Bundesbürger sind durchschnittlich einem Lärmpegel von über 55 dB(A) tagsüber ausgesetzt, ein Sechstel – das sind über zehn Mio. Einwohner – sogar von über 65 dB(A). Daran ist der Straßenverkehr mit über 50 vom Hundert maßgeblich beteiligt.

Insgesamt hat die Lärmbelastung in der Bundesrepublik Deutschland ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß angenommen. Untersuchungen in lärmbelasteten Großstädten – mit über 65 dB(A) – zeigen, daß Bluthochdruck-Erkrankungen mit Herzkreislaufstörungen sowie verschiedene psychische Beeinträchtigungen signifikant höher sind als in ruhigeren Wohngebieten. Das Bundesgesundheitsamt schätzt, daß 2 vom Hundert aller Herzinfarkte in Verbindung mit Belastungen durch Verkehrslärm zu sehen sind.

Neben den gesundheitlichen sind aber auch die sozialen und ökonomischen Auswirkungen des Verkehrslärms beträchtlich: Verödung ganzer Stadtteile und damit Verlust als soziale bzw. als Lebensräume, Stadtflucht, Wertminderung von Wohnungen und Grundstücken.

Straßenverkehrslärm muß deshalb bereits durch vorbeugende Planung vermieden werden, wobei allen Konzepten zur Verkehrsvermeidung eine herausragende Bedeutung zukommt. Darüber hinaus muß Lärm durch technische Maßnahmen an der Quelle bekämpft werden.

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ein umfassendes Programm zur Minderung des Verkehrslärms vorzulegen, das mindestens die folgenden Elemente enthält:

1. Vorlage eines Verkehrslärmschutz-Gesetzes ergänzend zur Verkehrslärmschutz-VO mit dem Ziel, Lärmschutz-Maßnahmen auch für den Fall der Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienen verbindlich zu machen: Es sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, damit der Träger der Baulast zur Lärmsanierung verpflichtet wird, wenn der Mittelungspegel des von der Straße oder Schiene ausgehenden Verkehrslärms die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutz-VO) um jeweils 5 dB(A) übersteigt.

   Die gegenwärtige Praxis des Bundes und einiger Länder, Lärmsanierung zu betreiben entsprechend der Haushaltslage – aber ohne Rechtsanspruch der Betroffenen – reicht nicht aus, zumal die dabei angewandten Sanierungs-Immissionsgrenzwerte wesentlich zu hoch sind.

   Im Vorgriff auf diese Regelung sind im Haushalt 1995 Mittel für ein Lärmsanierungsprogramm an der Schiene einzustellen vergleichbar dem bestehenden Verfahren für die Lärmsanierung an Bundesstraßen; dafür sind Mittel aus dem Straßenbauhaushalt umzuschichten.

2. Umfassende Ermittlung der gegenwärtigen Lärmbelastung entlang von Bundesfernstraßen in Form von Lärmkarten als Vorbedingung für Maßnahmen zur Lärmminderung und Lärmsanierung. In diesen Lärmkarten sollte deutlich werden, welchen Lärmpegel welche Flächen ausgesetzt sind, wie viele Menschen davon betroffen und welche (Nah-)Erholungsgebiete dadurch beeinträchtigt werden.

3. Minderung der Lärmemissionen bei Nutzfahrzeugen: Der derzeit gültige EG-Zeitplan zur Absenkung der Geräuschgrenzwerte für Nutzfahrzeuge ist unzureichend. Die Belastungen durch Fahrzeuge über 3,5 t – Lkw, Busse, Entsorgungs- und Baufahrzeuge etc. – könnten schon heute spürbar gesenkt werden; die Techniken stehen zur Verfügung. Die Vorschriften müssen um Regelungen für Reifen-Fahrbahngeräusche ergänzt werden.

Die vorzeitige Markteinführung lärmarmer Nutzfahrzeuge, vor dem EG-weit festgelegten Einführungstermin 1995/1996 ist durch steuerliche Bevorzugung zu fördern, wobei solche mit lärmarmen Aufbauten einbezogen sein sollten.

Für lärmarme Nutzfahrzeuge, die die zukünftigen EG-Grenzwerte schon heute erfüllen, sollten Benutzervorteile – bzw. für nicht-lärmarme Nutzfahrzeuge sollten Fahrbeschränkungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverbote – möglichst umfassend – auch auf sensiblen Teilstrecken der Bundesfernstraßen – eingeräumt werden. Dazu gehören eine deutliche Kennzeichnung und Überwachung.

4. Einführung eines allgemeinen Tempolimits von 120 km/h auf Bundesautobahnen und 90 km/h auf Landstraßen. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten eines weitergehenden strekkenbezogenen Tempolimits aus Lärmschutzgründen auf Bundesfernstraßen zu nutzen. Die Überprüfung des Lkw-Tempolimits ist zu verbessern.

5. Allgemeine Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten der Städte: Auf Straßen, die mit der gelben Raute gekennzeichnet werden, können abweichende Geschwindigkeitsregelungen festgelegt werden.

6. Änderung der Straßenbaurichtlinien mit dem Ziel, künftig den Einsatz lärmmindernder Straßenbeläge (Flüsterasphalt) verbindlich zu machen.

7. Novellierung der TA Lärm mit dem Ziel, eine bessere Berücksichtigung des betrieblich bedingten Verkehrslärms zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang ist die Festlegung einer zulässigen Gesamtbelastung notwendig.

   In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung gebeten zu prüfen, wie künftig die Zuordnung der Lärmemissionen durch anliefernde Fahrzeuge (im Umfeld des Betriebs) zu den Betriebsgeräuschen nach TA Lärm ermöglicht werden kann. Insbesondere ist zu untersuchen, ob und wie bei der Beurteilung der Lärmemissionen von Anlagen im Sinne des BImSchG nicht nur die Lärmemissionen der Anlage selbst, sondern auch die Auswirkungen der Anlage auf das Verkehrsaufkommen und damit die Schallemissionen des durch die Anlage erzeugten Verkehrs berücksichtigt werden können.

8. Überprüfung, ob die derzeit gesetzlich vorgeschriebenen Beurteilungsverfahren noch dem neuesten Stand der Lärmbekämpfungs-Technik entsprechen. Die Methoden zur Erfassung des Lärms müssen mit den Empfindungen des Menschen übereinstimmen. Diesen Anforderungen wird der „energieäquivalente Dauerschall-Pegel" alleine nicht gerecht. Bei kurzen herausragenden Einzelschall-Ereignissen reicht es nicht aus, die Schallenergien aufzusummieren und einen Mittelwert zu bilden; vielmehr müssen für diese Fälle ergänzende Regelungen auch im Bereich Verkehr eingeführt werden.

9. Weitere Verbesserung des Anti-Manipulationskatalogs für Zweiräder: Durch eine Kennzeichnungspflicht von Bauteilen

und durch Unveränderbarkeit von Bauteilen und Abgasschalldämpfern sollen Manipulationen verhindert, erschwert, leicht erkannt und bestraft werden können.

10. Bei baulichen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm müssen vor allem für den Wohnungsbereich anspruchsvolle Kriterien erfüllt werden, damit man wenigstens dort seine Ruhe finden kann.

Bonn, den 28. Januar 1994

Wolfgang Weiermann
Michael Müller (Düsseldorf)
Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Hermann Bachmeier
Friedhelm Julius Beucher
Lieselott Blunck (Uetersen)
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Edelgard Bulmahn
Ursula Burchhardt
Marion Caspers-Merk
Peter Conradi
Dr. Marliese Dobberthien
Carl Ewen
Elke Ferner
Monika Ganseforth
Dr. Ingomar Hauchler
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Horst Jaunich
Dr. Uwe Jens
Susanne Kastner
Klaus Kirschner
Siegrun Klemmer
Dr. Karl-Heinz Kledjzinski
Walter Kolbow
Volkmar Kretkowski
Horst Kubatschka
Dr. Klaus Kübler
Robert Leidinger
Klaus Lennartz
Dieter Maaß (Herne)
Dr. Dietmar Matterne
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Jutta Müller (Völklingen)
Dr. Rolf Niese
Günter Oesinghaus
Otto Reschke
Siegfried Scheffler
Dietmar Schütz
Bodo Seidenthal
Dr. Peter Struck
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Axel Wernitz
Dr. Margrit Wetzel
Berthold Wittich
Verena Wohlleben
Hans-Ulrich Klose und Fraktion

Begründung

Lärm ist in der Bundesrepublik Deutschland nahezu allgegenwärtig; er erreicht die Menschen in Wohnungen ebenso wie in Erholungsgebieten. Lärm führt zu hoher persönlicher Betroffenheit: er wird gerade dann als besonders lästig empfunden, wenn das Erholungs- und Ruhebedürfnis am größten ist – in den Abend- und Nachtstunden, am Wochenende etc. Die Folge ist: Der Mensch flieht immer weiter mit dem Auto, um den Folgen des Autos zu entkommen – ein vergebliches Unterfangen.

Als besonders belastend wird der Verkehrslärm schon heute erlebt. Die von der Bundesregierung prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens lassen jedoch eine weitere Ausbreitung des Verkehrslärms erwarten.

Zu Nummer 1

In einer Entschließung zur Verkehrslärmschutz-VO hat der Bundesrat am 16. März 1990 seine Auffassung bekräftigt, daß eine gesetzliche Regelung für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen dringend erforderlich ist.

Unzumutbar hohe Lärmbelastungen treten gerade an bestehenden Verkehrswegen auf. Die Lärmsanierung ist für Bundes-Fernstraßen lediglich haushaltsrechtlich geregelt. Ein Rechtsanspruch auf Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte besteht nicht; Sanierung bzw. Entschädigung erfolgen lediglich entsprechend der Haushaltslage.

Bei der Lärmsanierung an Schienen gibt es noch nicht einmal haushaltsrechtliche Regelungen. Die vom Schienenlärm Betroffenen sind bislang schutzlos geblieben. Künftig muß die Lärmsanierung an Schienen geregelt werden, wobei Strecken mit lärmintensivem Güterverkehr Priorität haben sollten.

Zu Nummer 2

Mit Hilfe von Lärmkarten sind die besonders belasteten Gebiete zu ermitteln und abzugrenzen. Vordringlich sind dabei die Wohngebiete sowie die Erholungsgebiete, da auch letztere in ständig steigendem Maße ihre touristische und Erholungsqualität einbüßen. Insofern ist Lärmminderung aktive Wirtschaftsförderung i. S. der Förderung des Fremdenverkehrs in z. T. unterentwickelten Regionen.

Ziel ist, die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm systematisch abzubauen, gesundheitliche Risiken zu beseitigen sowie den Wohn- bzw. den Erholungswert der zu schützenden Gebiete zu erhöhen. Die Dringlichkeit von Abhilfemaßnahmen ist zu bewerten und danach gezielte Lärmminderungsmaßnahmen zu treffen.

Der Bund steht dabei unmittelbar in der Verantwortung: Erste Ergebnisse niedersächsischer Lärmminderungspläne zeigen, daß die Beurteilungspegel in Bundesstraßen-Abschnitten deutlich höher sind als im übrigen Straßennetz. Diese signifikanten Unterschiede treten besonders nachts auf und zeigen deutlich die Lkw-Problematik.

Nicht immer sind kostenintensive bauliche Maßnahmen erforderlich. Auch mit administrativen Maßnahmen wie Lkw-Umleitungen, Geschwindigkeitsabsenkungen können Lärmminderungen erzielt werden.

Zu Nummer 3

Am störendsten wird der Lärm von Lkw erlebt, die die lautesten Fahrzeuge des Straßenverkehrs sind. Ihre Geräuschemissionen liegen um ca. 13 dB(A) über denen von Pkw; schon bei einem Anteil von 5 bis 10 vom Hundert am Verkehrsvolumen bestimmen sie den Gesamtpegel des Verkehrslärms. Für knapp 14 vom Hundert der Bevölkerung verursacht allein der Lkw-Verkehr nachts Lärmbelastungen über 55 dB(A).

Die ab 1995/1996 europaweit gesenkten Lärm-Grenzwerte für Pkw, Lkw und Busse entsprechen schon heute dem Stand der Technik.

Grenzwerte in dB(A)

	heute	ab 1995/96
Pkw	77	74
Busse < 150 kW	80	78
Busse > 150 kW	83	80
Kleinbusse < 2 t Lieferwagen	78	76
Kleinbusse bis 3,5 t Lieferwagen	79	77
Lkw > 5 t, < 5 kW	81	77
Lkw 75 bis 150 kW	83	78
Lkw < 150 kW	84	80

Zu Nummer 4

Zwischen Geschwindigkeit und Lärm besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Als Faustregel gilt, daß der Geräuschpegel um 8 dB(A) zunimmt, wenn die Geschwindigkeit verdoppelt wird. Durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Zahl der besonders lauten Einzelereignisse (Vorbeifahrten) verringert werden. Beim Pkw steigt der Vorbeifahrtpegel z. B. zwischen Tempo 80 km/h und 150 km/h von rund 77 dB(A) auf 85 dB(A).

Zu Nummer 5

Untersuchungen des Umweltbundesamtes 1993 zeigen: Durch Tempo 30 wird die Lärmbelastung um ca. 3 dB(A) reduziert. Dies entspricht einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Zu Nummer 6

Der Nachweis für die Eignung von speziellem Straßenbelag (Flüsterasphalt) zur Lärmminderung außerorts wurde durch entsprechende FuE-Vorhaben des BMV und BMU erbracht.

Zu Nummer 7

Der Schutzanspruch der Nachbarschaft und der Allgemeinheit vor schädlichen Umwelteinwirkungen wird begrenzt auf die Immissionswirkungen der Anlagen im Anwendungsbereich der TA Lärm. Dabei bleibt unberücksichtigt, daß auf eine bestimmte Nachbarschaft im Einzelfall eine Vielzahl von Lärmquellen ein-

wirken kann. Wenn aber alle Lärmverursacher die für sie geltende Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen ausschöpfen, kann die Gesamtwirkung ergeben, daß die Grenze der Gesundheitsgefahren weit überschritten wird.

Als erster Schritt zur Berücksichtigung der Gesamtbelastung ist deshalb mindestens der Verkehrslärm mit einzubeziehen, der durch die betroffenen Anlage selbst erzeugt wird – insbesondere der Lärm der anliefernden Fahrzeuge.

Zu Nummer 8

Die bestehenden Unzulänglichkeiten und Versäumnisse des Lärmschutzes müssen behoben werden. Neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungs-Forschung und der Meßtechnik müssen umgesetzt werden.

Zu Nummer 9

Für verschiedene Fahrzeuge werden Kennzeichnungen aufgrund von EG-Verordnungen, Vorschriften der StVZO und auf freiwilliger Basis von den Herstellern durchgeführt. Eine generelle Kennzeichnungspflicht aller Teile mit möglichen gravierenden Lärmauswirkungen besteht noch nicht.

Für nicht EG-richtlinienkonforme Auspuff- und Austauschauspuff-Anlagen besteht allerdings schon heute ein Verkaufsverbot.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333